

Memoria de Información

Plan territorial de la Microrregión 7 _ PTM7

Marzo, 2016

INDICE

1- Proceso histórico.....	3
2- Principales características.....	6
3 Algunas reflexiones.....	19

1 Proceso histórico

El ámbito de aplicación es el resultado del proceso de expansión territorial a lo largo de varios siglos, con diferentes ritmos e impulso, en la cual se puede diferenciar cuatro grandes áreas:

Las Piedras

Entre los arroyos El Colorado y Las Piedras, ya en 1745 había estancieros y chacareros de diferentes orígenes –chilenos, argentinos (fundamentalmente correntinos y cordobeses), paraguayos y españoles canarios– dedicados a la cría de ganado y, como consecuencia, a la industria del cuero y de los huesos, y posteriormente a los saladeros. Los estancieros se dedicaron exclusivamente a la ganadería (vacunos, equinos y ovinos) y cuando se instalaron en las chacras comenzó una lucha por la tierra y la agricultura pasó a tener más importancia; tanto es así, que en el siglo XIX se instalaron molinos para la industria harinera. El crecimiento demográfico de la zona trajo nuevos emprendimientos, sobre todo a partir de la instalación de familias, en su mayoría de origen italiano, que se dedicaron a la fruticultura, viticultura y horticultura. En las chacras se criaban porcinos y aves de corral; es decir, la zona de Las Piedras se diversificó, y empezó a primar la vivienda con los servicios que ello conlleva, quedando rodeada de chacras y granjas (zonas de Canelón Chico y El Colorado) donde primaban los italianos.¹

La Paz

La zona pétreo de gran importancia sobre la que está erigida la ciudad dio origen a la industria extractiva en canteras de piedra y, sobre todo, de granito rojo, propio de esa zona. Esto ameritó la instalación de expertos picapedreros italianos cuyos productos se utilizaron tanto en Montevideo como en Buenos Aires (Argentina). La Paz comparte con Las Piedras parte de la zona rural de El Colorado y Rincón de El Colorado, así como chacras también explotadas por italianos, y es además lugar de viviendas con sus comercios y demás servicios.

Progreso

Surge con el emplazamiento de la estación de ferrocarril, el 15 de noviembre de 1872. En un principio es una zona de estancias y chacras, con población de origen variado, fundamentalmente españoles e italianos. Constituye un importante cruce de caminos hacia paso El Gigante al este y hacia Las Brujas al oeste, con los caminos que venían desde Montevideo hacia el norte. Sus alrededores siguen siendo de chacras y granjas; la subdivisión de la tierra hizo desaparecer las estancias y quedaron las chacras.

¹Avance del PTM _noviembre 2008 “Plan de la microrregión Ruta 5 sur” Avances de una experiencia en descentralización participativa.

El surgimiento de las ciudades de La Paz y Progreso se vincula estrechamente a la existencia de Las Piedras, que surge por un proceso fundacional que se extendió desde 1700 a 1778. Este proceso fue consecuencia directa de la fundación de Montevideo y tuvo lugar en paralelo a ésta. Se basó primordialmente en la necesidad de abastecimiento de alimentos y transporte de materia prima hacia la capital, a través de las claras aguas del arroyo Las Piedras. Según historiadores, el Paso de las Piedras, sobre el arroyo que actualmente lleva igual nombre, permitió por su geografía vadear fácilmente el curso de agua constituido por su suelo firme (grandes piedras de granito).

Las tierras originalmente otorgadas al Sr. Luis de Sosa en 1744 constituyeron los primeros asentamientos de emigrantes –fundamentalmente italianos y españoles– en la zona. El desarrollo original de ésta se debe, según estudiosos, en gran parte a la capacidad de navegación que el arroyo Las Piedras tenía en su curso bajo, a ocho kilómetros de la actual La Paz, y a las posibilidades que esto permitía para el transporte, en un principio, de la producción de cueros.

Se cree que en ese momento el paisaje de la microrregión se caracterizaba por la existencia de grandes crestas similares a colinas conformadas por las acumulaciones de granito. Estas crestas luego desaparecieron por la explotación del granito y la conformación de las actuales canteras en desuso y con fuerte estado de degradación ambiental.

Hacia fines de 1700 se contabilizaron 800 habitantes diseminados en la zona, incluyendo patronos y esclavos. Vale la pena resaltar que luego de 1811 la población estaba en gran medida conformada por afrodescendientes, que muy probablemente se quedaron en las tierras de sus patronos luego de que éstos partieron con el éxodo del pueblo oriental¹².

Hacia 1838 fue formalizado por Carlos Zucchi el trazado urbano de Las Piedras: contaba con la plaza en el centro y 49 manzanas¹³. En 1869, un hecho que marca la importancia de Las Piedras a nivel nacional fue la necesidad de comunicar, vía ferrocarril, dicha ciudad con la capital; por ende, se funda la primera estación de trenes del interior del país en Las Piedras.

La década del 70 del siglo XIX fue crucial para el desarrollo de La Paz y Progreso: en 1871 se escinden los terrenos al sur de Las Piedras, conformándose oficialmente la ciudad de La Paz; y en 1872 se crea la estación de ferrocarriles de Progreso (que formó parte de la jurisdicción de Las Piedras hasta 1965). Hacia esta época ya estaban caracterizadas las vocaciones de cada una de estas ciudades: mientras Las Piedras tenía una vocación industrial y productiva, de chacras y estancias, cría de ganado y explotación del cuero vacuno, La Paz (que se erigía sobre una base de granito muy importante) se dedicó a la industria extractiva y atrajo la instalación de picapedreros, con una cierta producción secundaria hortifrutícola. A su vez, Progreso se consolidaba como zona chacarera, donde de a poco se fraccionaron los grandes campos en chacras productivas¹⁴.

Hacia 1900, según el Diario Independiente de Las Piedras, la población allí asentada alcanzaba 6.657 habitantes.

La fiebre de fraccionar, el desarrollo comercial del país y la llegada de inmigrantes se sumaron a estos hechos y se constituyeron en fuertes impulsos para el desarrollo urbano característico de estas ciudades.

El siglo XX consagró a la región como el espacio posible para residencias alternativas o de veraneo para la clase media, mientras que para la clase obrera la consagró como el polo de empleo, ya que se perfilaba la incipiente característica industrial de la zona.

En 1946, el Estado uruguayo, atento al desarrollo urbano de sus localidades, redactó y promulgó la Ley de Centros Poblados¹⁵, que, desde una visión ordenadora e higienista, impuso una serie de restricciones y zonificaciones para garantizar, entre otras cosas, la salubridad de los habitantes. Hacia 1950 se registran altos números de fraccionamientos nuevos en el área de la región¹⁶ y se estimaba la población en 13.500 habitantes¹⁷.

18 de mayo -Las Villas

La Ley de Centros Poblados, al mismo tiempo, trasladó a los gobiernos departamentales la potestad de autorizar la creación de nuevos centros poblados, antes asignada al gobierno central. Esto provocó la desigual aplicación de la norma según voluntad del gobierno municipal: en Montevideo se aplicó estrictamente, pero en Canelones se desconoció a fin de atraer nuevos contingentes en busca de suelo barato donde habitar. La década del 50 registra, sólo en el departamento de Canelones y en el área de influencia de la capital, más de doscientos fraccionamientos, cuyos nombres se vinculan al buen pasar, en muchos casos, con expresiones como Villa Felicidad, Villa Alegría, Vista Linda, El Dorado, etcétera. Tales denominaciones contrastan, sin embargo, con la situación real: los fraccionamientos carecen de la infraestructura urbana elemental, incluido el suministro de agua potable, y ofrecen condiciones de vida muy precarias. Ya en los primeros años se registra un alto porcentaje de construcciones abandonadas y en general mantienen durante décadas un mínimo grado de ocupación. Esta situación se revierte hacia los años 80, cuando la crítica situación socioeconómica –en las antípodas de la prosperidad que les había dado origen– provoca la instalación de aquellos sectores vulnerables que, provenientes de áreas urbanas más consolidadas, llegan en busca de suelo barato donde establecerse. La aparición de un “cuarto” centro o componente urbano se genera a partir de la realidad de Las Villas. El Dorado y Vista Linda, al costado de la vía férrea y la ruta nacional, y San Francisco, al este de esas vías de tránsito, generaban un cruce a nivel de ferrocarril de la “carretera vieja”, hoy Avda. Dr. Elías Regules, que continuaba en la Ruta 5, generando un centro barrial muy importante. Ante el numeroso público que viajaba a esas villas, y no habiendo muchos medios de transporte, se creó la parada de ferrocarril 18 de Mayo. Este centro se fue desarrollando comercialmente y hoy constituye un verdadero centro cívico-comercial de una población de alrededor de 25.000 habitantes con identidad propia, que a partir el 20 de Marzo de 2013, a través del decreto N° 62 de la JDC, recibe la calidad de Municipio 18 de Mayo

(Villa Foresti, El Dorado Chico, San Isidro, San Francisco, El Santo, San francisco Chico, San Francisco Nuevo, Vista Linda, Villa Cristina).

2 Principales Características de la zona

A modo de estudio del territorio contenido en el alcance definido para el presente plan se entiende pertinente su abordaje desde la mirada de sustentabilidad prevista en la metodología.

- Social
- Económica-productiva
- institucional
- Territorial

▪ Aspectos Sociales.

Población:

Tal cual se define anteriormente, el Ámbito de Aplicación del Plan comprende la Microregión 7 en su totalidad.

El total del área del Ámbito de Aplicación cuenta con una población de 118.820 habitantes, de los cuales unos 112.147 son urbanos, y 6.026 rurales.

Quedan incluidos en el Plan, 5 Municipios: La Paz, Las Piedras, 18 de Mayo y Progreso. Sus habitantes varían desde: Municipio de Las Piedras con 62.952 habitantes, Municipio 18 de Mayo con 21.362 habitantes, Municipio de La Paz con 19.838 habitantes, y Municipio de Progreso con 14.021 habitantes.

Cada Municipio a su vez, cuenta con población de tipo Urbana y Rural, que se detalla a continuación:

- Municipio de Las Piedras: 60.378 habitantes urbanos, y 2.574 habitantes rurales.
- Municipio 18 de Mayo con 21.319 habitantes urbanos, y 43 habitantes rurales.

- Municipio de La Paz con 18.658 habitantes urbanos, y 1180 habitantes rurales.
- Municipio de Progreso con 11.792 habitantes urbanos, y 2229 habitantes rurales.

Edades:

La población total del territorio, posee una amplia gama etaria:

-20 % es menor de 12 años.

-12 % de 12 a 18 años.

-25 % de 19 a 35 años.

-29 % de 36 a 60 años.

-14 % es mayor de 60 años.

Con éstos valores se concluye que la mayoría de la población es adulta mayor, y que ronda entre los 36 y 60 años.

Sexo

La población que comprende el Ámbito de Aplicación del Plan, cuenta con un mayor porcentaje de mujeres: 52%. Mientras que el porcentaje de hombres es de un 48%.

Nivel Educativo

- El 28% de la población asiste a un centro educativo, un 24% a uno público, y el 4% a uno privado.
- Un 71% del total de habitantes, no asiste actualmente a un centro educativo, pero asistió anteriormente.
- Solo un 1% nunca asistió a centros de enseñanza.

Máximo nivel educativo alcanzado en el territorio comprendido en el Plan son:

- Preescolar: 4%
- Primaria común: 40%
- Primaria especial: 1%

- Ciclo básico: 28%
- Bachillerato: 17%
- UTU: 3%
- Magisterio o profesorado: 1%
- Terciario no universitario: 1%
- Universidad o similar: 4%
- Posgrado: 0,2%

Actividad económica

En condición de la actividad económica, el territorio cuenta con:

- 43% de ocupación
- 4% de desocupación
- 13% de inactivos, jubilados y pensionistas
- 20 % de inactivos por otras causas.

Nota: Se considera que un 20% de la población es menor de 12 años.

Pocentaje de personas que se encuentran en actividad laboral:

- 5% lo hace en la misma vivienda en que reside
- 40% lo hace en la misma localidad en la que vive
- 10% en otra localidad del Departamento
- 7% realiza trabajos itinerantes
- 37 % lo hace en otro departamento.

Movilidad

En lo que refiere a datos de movilidad, se reconoce que un 55 % de la población siempre ha vivido allí. Del 45% restante (que no siempre vivió allí): un 30% ha vivido en otra vivienda de la misma localidad, un 65% ha vivido en otra localidad del mismo Departamento, y un 4% ha vivido en otro

Departamento.

De las personas que actualmente asisten a un centro educativo, un 80% lo hacen en la misma localidad en la que viven, un 8% lo hacen en otra localidad del Departamento, mientras que un 11% lo hace en otro departamento.

(Los datos antes mencionados fueron obtenidos en base al Censo 2011).

- **Aspectos económicos**

Económico Productivo (Ruralidad)

Existe una estrecha relación entre el territorio y la economía, la cual tiene claras intenciones de alcanzar un desarrollo sustentable de la Microrregión. Para esto es necesario fortalecer y desarrollar la estrategia de consolidación de la vocación productiva agroalimentaria.

La región cuenta con producción predominantemente frutivivinícola, la cual genera importantes fuentes de empleo, además de grandes ingresos económicos, que posicionan a la Microrregión en un camino de desarrollo a nivel regional, departamental, nacional e internacional.

Actividad comercial, industrial y de servicios:

Desde ya unos años atrás, se viene trabajando en la concreción de éstos objetivos. La creación del PTC (Polo Tecnológico Canario), por ejemplo, contribuyó a la reactivación de la economía del área, generando inversión, investigación y nuevas fuentes de empleo. La actividad comercial es de carácter regional contando con las centralidades de Las Piedras, Progreso y La Paz con fuerte e histórica dinámica de servicios; en especial la pedrense, que abastece y recibe a habitantes de toda la microrregión, así como a población de la zona oeste de Montevideo (Melilla, Colón, Lezica, etc), y de localidades vecinas a la microrregión (Cerrillos, Sauce, Suárez, Canelones, Juanicó, etc.). Por otra parte, existen múltiples puntos de actividad industrial (en algunos casos a relocalizar –eje ex ruta 5-) que responden a un creciente desarrollo industrial de toda la región, con especial importancia en el área de influencia de la Ruta 5.

Plan Parcial Distrito Productivo Ruta 5

Además de las claras cualidades rurales productivas, el territorio cuenta con un gran crecimiento de la actividad industrial y logística, instalándose principalmente en los bordes de la Ruta Nacional N° 5, actual Distrito Productivo Ruta 5. Hoy en día ya son más de 90 nuevos emprendimientos solamente en el Distrito Productivo.

El Plan Parcial “Distrito Productivo Ruta 5”, es un plan de ordenamiento y gestión que busca organizar la nueva demanda de suelo para actividades logísticas, industriales y de servicio y articular estas actividades con aquellas vinculadas a la vocación agroalimentaria y lechera- hortifrutícola definidas para cada una de las microrregiones; ligando el desarrollo sustentable de la región y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. El área de actuación abarca una faja aproximada de 1000 metros al oeste de la ruta nacional N°5; hacia el este el área comprendida entre dicha ruta y los conglomerados urbanos de La Paz-Las Piedras-Progreso, y entre la ruta y la vía del tren; hacia el sur desde el límite de Montevideo hasta el área urbanizada de Canelones capital al norte.

El desarrollo de éste Plan Parcial ha posicionado a la región, en un territorio estratégico a nivel Metropolitano, por su fuerte relacionamiento con Montevideo, jerarquizando ésta zona como un área de oportunidad.

Actividad Extractiva

La actividad extractiva tiene larga historia en la región, y está íntimamente asociada a la urbanización de toda el área metropolitana. Existen amplios yacimientos de granito, recurso fundamental para la industria de la construcción. Esta actividad coincide con áreas urbanas, suburbanas y rurales de las ciudades de La Paz y Las Piedras, resultando en consecuencia un conjunto de interferencias con otros usos urbanos o rurales y generando diversos problemas ambientales, de deterioro de infraestructura, y generación de problemas de seguridad, y no reflejando los necesarios y deseables procesos de Desarrollo local para las áreas en las que se desarrolló y desarrolla. En la zona existen recursos minerales valiosos en áreas que actualmente tienen otros usos (productivos, residenciales, etc.).

En las directrices territoriales para el microrregión de La Paz, Las Piedras y Progreso se propone tomar acciones para: La gestión integrada de la actividad extractiva, El manejo de las canteras abandonadas y El desarrollo futuro ordenado. Además en las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial se propone regular las actividades extractivas mineras, promoviendo la coordinación con organismos nacionales competentes en la materia y departamentos limítrofes, y restringiendo la localización de los mismos en áreas donde atenten contra los ecosistemas relevantes.

- **Aspectos institucionales**

Nivel Nacional:

En lo que refiere a coordinación de las políticas nacionales en el territorio encontramos a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (**OPP**) de Presidencia de la República, los Ministerios y Entes Autónomos.

Asimismo encontramos la Universidad de la República, Sistema Nacional de Educación Pública, Consejo de Educación Técnica Profesional, Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria, Instituto Nacional de Vitivinicultura y el Congreso de Intendentes.

A nivel empresarial la Cámara de Industrias el Uruguay.

Nivel Departamental:

Encontramos las Direcciones Generales de la Comuna Canaria, y las regionales de los Ministerios y Entes Autónomos. La Junta Departamental a través de sus distintas comisiones y los diputados Departamentales. Así como las representaciones de las diversas entidades nacionales con representación departamental (ej. Inspecciones departamentales y zonales).

Por otra parte encontramos los actores microrregionales de la Comuna y los metropolitanos, a través de la ejecución y coordinación de diferentes planes y proyectos.

Nivel Local:

En este nivel encontramos los Concejos Municipales de La Paz, Las Piedras, 18 de mayo y Progreso, el Parque Tecnológico Canario (PTC) dependiente de la Comuna Canaria, las Unidades de Gestión de la Comuna Canaria y de los Municipios, así como de los Ministerios y Entes Autónomos. Las Organizaciones no Gubernamentales, Agrupaciones Gremiales, Vecinales, Religiosas entre otras, Empresas, Instituciones privadas, Productores, Cooperativas, vecinos de la zona.

- Aspectos Territoriales.

-

Su posicionamiento en lo Nacional | Departamental | Metropolitano

Desde lo Nacional.

La presente porción del territorio se localiza como puerta de entrada a la Capital del País, en lógica de embudo generado por la Ruta 5 la cual conecta Rivera con Montevideo de manera Directa. Por otro lado la consolidación de la Ruta 102 como Anillo colector Perimetral de Montevideo refuerza esta situación conectando las grandes infraestructuras como son el Puerto y el Aeropuerto, Zona Franca y el Futuro Polo Agroalimentario,

posicionando esta zona como Nodo de distribución.

Desde lo Metropolitano.

Bajando la lupa a la visión Nacional las características anteriormente mencionadas se acentúan, las cuales se complejizan en la medida que se le suma toda lo problemática de formar parte del área Metropolitana. Se conforma como la extensión de la mancha urbana sobre el corredor de Ruta 5 a través de la sumatoria de ciudades interconectadas por un eje vial interno y la Ruta 5, con alta dependencia de la Capital.

El conglomerado urbano La Paz-Las Piedras-Progreso-18 de Mayo constituye la segunda pieza urbana en orden de importancia dentro de la estructura metropolitana; asimismo, constituye la “segunda ciudad” del Uruguay, luego de la capital. Aglutina un conjunto heterogéneo de cuatro ciudades independientes pero conectadas, urbanizaciones de diversa calidad y consolidación, asentamientos precarios y fraccionamientos.

Si bien la expansión de la mancha urbana (característica del área Metropolitana) sobre suelo rural es una problemática que se presenta en la mayoría de las ciudades en desarrollo, particularmente en el Departamento de Canelones esta situación se presenta en localidades que pertenecen a la “Primer Corona Metropolitana” entendida como el área más cercana a Montevideo.

El proceso de expansión de áreas urbanas se da en un contexto de crecimiento demográfico casi nulo o nulo. La lógica de la migración a la primer corona del área metropolitana, desde las áreas consolidadas de la ciudad de Montevideo - área central o intermedia – y de la población expulsada del medio rural, produce la expansión y esponjamiento de la mancha urbana. La población de bajos recursos, ocupa en general, las áreas con menor costo del suelo y por ende, con menor presencia de infraestructura y equipamiento urbano, o las áreas frágiles como bordes de arroyos y humedales.

Por otro lado el Desarrollo del Distrito Productivo Ruta 5 consolida el posicionamiento estratégico del conglomerado.

La actual definición del área metropolitana y el diagnóstico realizado desde las Directrices Departamentales en Ordenamiento Territorial han pautado por un lado los límites metropolitanos en base a las jurisdicciones totales de los departamentos de Montevideo, Canelones y San José. Esta definición junto la localización geográfica del departamento respecto a Montevideo y el área Metropolitana en su conjunto, la conectividad de Ruta 5 con el resto del País y países vecinos, posiciona a Canelones y en particular la M7 en un lugar estratégico, puerto de entrada y salida a la capital, en situación de bisagra.

En este proceso se observa:

- Una tendencia metropolitana en el modo de apropiación del territorio y usos del mismo. Esto se ve tanto en la morfología urbana como en la morfología de los predios rurales.
- Alto dinamismo vinculado a la localización de emprendimientos en su mayoría industriales y de logística vinculados al Distrito Productivo Ruta 5

sur, consecuencia del posicionamiento estratégico de este sector del territorio.

- Alto grado de dinamismo en el avance de la mancha urbana para uso residencial producto de las ausencias regulatorias de años anteriores, así como la búsqueda de mejor ecuación costo-beneficio.

Una estructura urbana lineal y policéntrica vinculada a la antigua Ruta 5 y vía férrea. Esta situación ha llevado a la pérdida de suelo apto para agricultura a favor de loteos especulativos, grandes carencias de servicios de saneamiento, un complejo estado de la infraestructura vial, la extensión de la práctica de ocupación irregular de tierras para asentamientos con sus consiguientes problemas sociales y ambientales.

Desde lo Departamental.

El departamento de Canelones ha decidido que el ordenamiento de la gestión tenga sustento en una lógica territorial basada en las microrregiones. En este sentido se ha avanzado en el ordenamiento del territorio y en la identificación de sus distintas escalas. La denominación de microrregión responde a una definición operativa como escala territorial intermedia, inmediatamente superior a la escala local. La delimitación primaria de las microrregiones surge desde una mirada del Departamento desde su propio territorio, desde sus vocaciones productivas.

El conjunto de las áreas de La Paz, Las Piedras, 18 de Mayo y Progreso constituyen la Microrregión 7, con vocación Agroalimentaria.

La microrregión M7 se presenta como un ámbito complejo y con un alto grado de dinamismo, portador de una amplia diversidad de valores y resultado de una evolución histórica. Cuenta con 179 km² (22% urbano y 78% rural). Producto de su historia y su localización estratégica dentro del territorio Nacional, se comporta como una de las principales puertas de entrada al Departamento de Montevideo. Esta situación determina dos características en cierta medida contradictorias: el hecho de posicionarse como soporte para la localización de grandes emprendimientos comerciales, industriales y logísticos y por otro el alto porcentaje de población que encuentra en el Departamento de Montevideo su lugar de trabajo, formación y recreación.

Presenta suelos altamente productivos, con buena aptitud para la producción de diversa índole. Además existen variados recursos minerales que dan lugar a numerosas explotaciones mineras, con un alto grado de dinamismo, (algunas se encuentran activas y otros están en estado de abandono).

El modelo del sistema territorial se articula a través de tres componentes: un sistema urbano, un espacio rural y una red vial o malla de conexiones. El modelo de conglomerado existente responde a procesos históricos de localidades asentadas a partir de los vínculos a las redes ferroviarias y sus estaciones.

- **Principales problemas ambientales**

El agua.

En la Microrregión, el arroyo Las Piedras y el arroyo El Colorado son los cursos de agua superficiales más significativos en el área urbanizada, a los que se agregan otros más pequeños, como el arroyo de la Lana y varias cañadas. La cuenca hidrográfica del arroyo Las Piedras tiene aproximadamente 23 kilómetros de longitud y es tributaria del arroyo Colorado, el que a su vez desagua en el río Santa Lucía, con una superficie total de 58 kilómetros cuadrados. El arroyo Las Piedras corre desde sus nacientes por el Este y todo el Sur, y limita con el departamento de Montevideo. El arroyo Colorado atraviesa la parte central del conglomerado urbano, corriendo de este a oeste .

La mayor problemática que presenta la microrregión en relación a los cursos de agua está dada por el alto grado de contaminación. El arroyo Las Piedras, en el límite con Montevideo, ha determinado importantes afectaciones ambientales en sus márgenes y cuenca. El problema es complejo y es consecuencia de varias situaciones: el impacto de las industrias extractivas; las canteras en actividad que generan sedimentos aguas abajo, la existencia de asentamientos precarios en el borde de arroyos constituye una realidad preocupante aunque acotada en toda la zona. Se destaca, en particular, la presión que ejerce una excesiva urbanización de los bordes, así como los casos de relleno del cauce, que han implicado interferencias en el recorrido del arroyo Las Piedras.

En la cuenca del arroyo Colorado la problemática coincide con el arroyo Las Piedras agregando además que el casco urbano de Las Piedras con alto grado de impermeabilización y pocas medidas de control de drenajes impacta fuertemente aguas abajo. Se nota además un problema repetitivo en la urbanización de zonas alejadas del centro que no respetaron los cauces presentes en la topografía .

Ambos arroyos y su cuenca se ven amenazados por diversos factores: vertidos industriales de aguas servidas y residuos sólidos, sedimentos del producto del lavado de balasto de las canteras y por último graves intervenciones sobre su cauce con maquinaria pesada (esto para intentar solucionar problemas de inundaciones pero que tiene un efecto sobre los organismos vivos del arroyo).

Saneamiento

La ausencia de servicio de saneamiento en amplias zonas urbanizadas, así como los vertimientos industriales, constituyen situaciones que

afectan negativamente a los cursos de agua y generan efectos ambientales visualizados por la población como muy negativos. La actual cobertura de áreas urbanas con red y servicio de saneamiento tradicional es menor del 18% del territorio urbano y se complementa con algunas áreas con intervenciones y ampliaciones parciales de la red, no siempre exitosas.

La cobertura de las viviendas de la zona a la red de agua potable y saneamiento se observan en la lámina 23_Saneamiento, donde se puede observar el gran déficit de este último. Un esquema de la cobertura espacial de las redes se observa también en Lámina 23_Saneamiento, existe además un asentamiento en el Barrio San Francisco que está conectado al saneamiento de Las Piedras mediante impulsión. Puede observarse además que las redes existentes cubren casi exclusivamente los viejos cascos urbanizados antes mencionados. La solución de saneamiento generalmente adoptada en los barrios y villas es la de pozos negros, en la actualidad se observa que esta solución no ha funcionado correctamente (debido a la baja utilización de los camiones barométricos y la presencia de robadores y aguas servidas en las cunetas). A tales efectos se elabora actualmente (OSE-IC-consultora PROYFE-BID), el Proyecto Integral de Vialidad, Drenaje y Saneamiento para toda el área urbana de la microrregión (el que se materializará sobre el territorio a partir de una etapabilidad que derivará del propio proyecto).

No existe una red de drenaje urbana con un criterio global, en general los cascos urbanos más antiguos situados en la parte más alta carecen de red de drenaje y vierten sus aguas en forma superficial hacia barrios y villas, en donde se registran problemas de inundaciones por estas mismas aguas. En general, los principales problemas de drenaje urbano son en los bordes de los centros urbanos, debido a la llegada del drenaje de los cascos urbanos más antiguos que tiene las características antes mencionadas. (es notoria la presencia de zonas problemáticas al norte del casco urbanizado de Las Piedras y al oeste de La Paz). En el caso de los barrios y las villas el drenaje está constituido por cunetas y existen otros tipos de problemas de drenaje fruto de la precariedad de las viviendas y de conceptos erróneos de fraccionamiento de los terrenos (no ha sido hecho el damero respetando las redes naturales de drenaje, lo cual provoca la existencia de cañadas por el medio de las manzanas).

La provisión de aguas subterráneas en la microrregión es relativamente reducida, y una de las limitantes para el desarrollo futuro de la región. Las fuentes de agua para riego son principalmente la subterránea, los sistemas basados en aguas de escurrimiento en tajamares y tanques excavados, y, en forma marginal, aquellos que utilizan los cauces naturales. Varios programas del M.G.A.P y la Intendencia han abordado esta problemática apoyando la construcción de tajamares en la zona. En el mismo sentido se destaca la importancia de recuperar y conservar la calidad y el caudal de agua de los arroyos Las Piedras y El Colorado.

Como conclusión, se cree que la calidad de las aguas es mala y en general los arroyos han perdido la capacidad depuradora de los afluentes que reciben. Destacando los impactos de las actividades urbanas y la falta de saneamiento y drenaje urbano.

Suelos

Agroproductivos

La disponibilidad de recursos, especialmente el suelo, permite el crecimiento de la producción de cualquiera de los rubros. Los rubros intensivos, como la fruticultura, horticultura, aves, cerdos, etc., pueden aumentar en función de utilizar los recursos destinados actualmente a la producción extensiva ganadera, que ocupa casi la mitad de los suelos agrícolas del departamento.

Se encuentran altos grados de erosión y degradación (pérdida de sus propiedades físicas, químicas y biológicas) en los suelos.

Los suelos y las características particulares del terreno –el relieve, la geología, la rocosidad, la erosión y el drenaje– se caracterizan por disponer de una amplia superficie de tierra especialmente apta para desarrollar cultivos intensivos típicos de la horticultura y la frutivicultura.

Las condiciones del clima en relación con la disponibilidad de unidades de frío permiten un desarrollo adecuado de los frutales de hoja caduca, de la viticultura y de un conjunto de rubros de la horticultura. Se puede cultivar productivamente aquellas especies y variedades con altos requerimientos de frío invernal (más de 800 horas), como manzanas, peras, duraznos y ciruelas.

Actividad Extractiva

La disponibilidad de amplios yacimientos de granito en las ciudades e inmediaciones de La Paz y Las Piedras, principalmente entre el camino Santos Lugares y el Arroyo Las Piedras, constituyen la base de una industria extractiva de larga historia en la región, que está íntimamente asociada a la urbanización de toda la región metropolitana. La explotación del granito tipo La Paz rojizo, profundamente meteorizado y rico en feldespatos permitió la venta anual de 1 a 1,2 millones de metros cúbicos de balasto. En general esta industria significó en el año 2005 casi US\$ 1,4 m según las estadísticas de DINAMIGE. La venta de balasto de la zona es el 67% de la venta total del árido a nivel nacional. Son una fuente tradicional de actividad y empleo local. Las grandes canteras en explotación o abandonadas, caracterizan el paisaje del conglomerado urbano y de la zona rural. Muchas de las situaciones más críticas de agresión ambiental están asociados a casos de canteras en actividad, sin actividad o abandonadas. Las empresas luego de su etapa de extracción no cumplen con los planes de abandono de la cantera previstos en los proyectos y exigidos en los permisos. Las Canteras "abandonadas" son utilizadas como vertederos de "basura", "escombros", y desechos en general de manera informal y sin control alguno. Los espejos de agua resultante de la extracción en canteras de granito tienen una profundidad importante y paredes verticales lo que constituye un potencial peligro para las personas. Esto se agrava en

temporada estival dado que los espejos de agua son usado para baños de inmersión, con alto costo de vidas humanas.

La forma de explotación minera ha generado muchos impactos al entorno. Existen situaciones críticas de agresión ambiental asociadas a casos de canteras en actividad, sin actividad, abandonadas. Las canteras “abandonadas” están siendo utilizadas como vertederos de basura, escombros, etc., además de en épocas estivales ser usadas por la población para baños generando pérdidas humanas, debido a que los espejos de agua resultantes de la extracción de granito tienen profundidad importante y paredes verticales. En este diagnóstico no se puede dejar de señalar la carencia de cumplimiento de las etapas de abandono de los establecimientos extractivos, consecuencia entre otros de la ausencia de planificación en la instalación de estos emprendimientos. Reconocer la preocupación de parte de los empresarios, vecinos y autoridades locales para revertir esta situación, es un disparador positivo para esta instancia del proceso planificador del área.

Ya en las directrices territoriales para el conglomerado de La Paz, Las Piedras y Progreso (Decreto N° 40 de Mayo de 2012 de la Junta Departamental) se establece como prioridad tomar acciones para la realización de :

- a) La gestión integrada de la actividad extractiva,
- b) El manejo de las canteras abandonadas
- c) El futuro desarrollo de la actividad en forma ordenada

Impactos de las canteras en etapa de explotación

- contaminación sonora
- contaminación de los recursos de aguas
- deterioro de la calidad del aire
- basurales
- suelos sin uso
- inseguridad física
- inseguridad vial

Interferencias con otras actividades:

- expansión de la demanda de suelo para ésta actividad
- inundaciones provocadas por el Arroyo Las Piedras por sedimentación en su cauce debido a balasto de canteras
- falta de manejo de conservación de las aguas acumuladas y el entorno en las canteras
- camiones cantereros que transitan a alta velocidad en el barrio y los peatones circulando por la misma calle
- alta contaminación por el polvo levantado por el tránsito, causante de enfermedades respiratorias
- secado de pozos semisurgentes de riego por la intersección de cursos subterráneos
- problemas de contaminación del medio ambiente debido a canteras en abandono: basurales, agua estancada, etc.
- alto tráfico de camiones de importante tonelaje; provocando rotura y desgastes de la infraestructura vial y aumento de la inseguridad vial.
- contaminación por el polvo del movimiento de los camiones (en área residenciales y en cultivos, otros);
- sedimentación de materiales en el cauce y modificación del cauce natural de arroyos y cañadas provocando desborde e inundaciones.
- profundidad de la excavación con riesgo de contaminación de la napa y agotamiento de las aguas subterráneas.
- inexistencia de los límites (señalización, cerco y talud) para la seguridad de las personas.
- sustitución de actividades agrícolas de interés para el desarrollo productivo.
- especulación con suelos urbanos, suburbanos o rurales con interés para el desarrollo local.

Impactos de canteras en etapas de abandono

- alto tráfico de camiones de importante tonelaje; provocando rotura y desgastes de la infraestructura vial y aumento de la inseguridad vial.
- la contaminación del espejo de agua.
- la contaminación por el vertido de residuos sólidos.
- la profundidad de la excavación con riesgo de contaminación de la napa.
- no se realizan las tareas de recuperación ambiental del predio.

- inexistencia de los límites (señalización, cerco y talud) para la seguridad de las personas.
- sustitución de actividades agrícolas de interés para el desarrollo productivo.
- especulación con suelos urbanos, suburbanos o rurales con interés para el desarrollo local.
- impactos acumulados en el entorno.

Impactos de canteras abandonadas

- no haber realizado las tareas del plan de abandono previstas en los procesos legales y reglamentarios de la *autorización ambiental*.
- impacto desde el punto de vista de la economía urbana al ser grandes áreas no utilizadas y degradadas.
- impacto negativos del entorno desde el punto de vista de la economía urbana
- que la zona de La Paz y Las Piedras posee subsuelo rico en granito con alto valor para varios sectores de la industria nacional.
- que este subsuelo coincide con las áreas urbana, suburbana y rural de las ciudades de La Paz y Las Piedras, resultando en consecuencia un conjunto de interferencias con otros usos urbanos o rurales. En especial: las canteras en actividad y las canteras abandonadas cercanas a las áreas urbanizadas generan los diversos problemas ambientales-ya mencionados-.

3. Algunas Reflexiones

Modelo territorial existente | principales vías de transporte | Sistema de Espacios Verdes

Principales componentes del modelo territorial existente:

- Abarca al ámbito de actuación de 4 municipios: Municipio de la La Paz, Las Piedras, Progreso y 18 de Mayo.
- Arroyo Las Piedras: límite Departamental con Montevideo, con gran carga de identidad en la población. Sobre este se localizan los principales puntos de conexión del conglomerado con la capital, generando zonas de atención en relación a los puentes vinculantes.
- Arroyo Colorado: pieza determinante en gran medida de la vulnerabilidad ambiental del área denominada “Las Villas” (18 de Mayo).
- Principales estructuradores viales: **Ruta 5**, Principal conector nacional, con un modelo tipo peine de articulación con el conglomerado y receptor del Distrito Industrial Ruta 5 definido en el Plan Parcial Distrito Productivo Ruta 5; **Av. José Artigas / Dr. Puey / Av. Artigas**, Conector interno Principal, corredor de transporte público; **César Mayo Gutierrez**, conector natural que atraviesa La Paz y Las Piedras, en su extremo

sur, desembocando en el Puente de La Paz, su estado le impide dar respuesta a su condición.

- Su condición de conglomerado: la continuidad urbana de las cuatro ciudades determinan una unidad espacial con características diferentes en cada tramo pudiendo identificar problemáticas propias a cada una de ellas y problemáticas comunes que responden a su condición de conglomerado.
- Territorio de canteras. Existen amplios yacimientos mineros en el territorio del ámbito, coincidiendo con áreas urbanas, suburbanas y rurales de las ciudades de La Paz y Las Piedras, resultando en consecuencia un conflicto con otros usos del suelo y generando problemas ambientales, de infraestructuras y de seguridad. Se busca alcanzar un desarrollo local a través de una correcta utilización de los recursos mineros, sin generar disturbios a nivel territorial.
- Vacíos urbanos: el territorio urbano comprendido dentro del Ámbito de aplicación del Plan, cuenta con una importante superficie de vacíos urbanos, bien dispersos en el total del territorio. Éstos son de gran valor, ya que generan importantes áreas de oportunidad para la instalación de nuevos emprendimientos, como también para albergar los futuros crecimientos demográficos de la región, sin necesidad de expandir la actual mancha urbana. Por otro lado es importante contar con una planificación territorial que contemple los mismos, para evitar que se conviertan en áreas de vulnerabilidad o focos de urbanización irregular.

Territorio Urbano | Territorio Rural. La problemática de las diferentes interfases urbano-rurales constituye realidades particulares de la morfología territorial que necesariamente deben ser atendidas. Estos bordes no representan solamente límites físicos sino que a su vez implican “espesores” territoriales. En éstos está presente el conflicto urbano, la presión por el uso del suelo que hace inviables áreas productivas, dejando tierras sin destino, y que al mismo tiempo permite que algunas familias desarrollen su estrategia de supervivencia basada en producciones agrícolas pequeñas. Esta ruralidad intersticial convive por momentos en forma aún activa con usos urbanos típicos y usos rurales mixtos. Se identifican al menos cinco áreas próximas a las áreas urbanas, actualmente en producción, que constituyen áreas de interfase urbano-rural, cada una de ellas con particularidades diferentes, situaciones específicas y dinámicas distintas.

La estructuración del territorio tiene una relación directa con el desarrollo a lo largo de la historia de los medios del transporte terrestre y de las vías de comunicación, lo cual le otorga una caracterización muy clara. Primero, la presencia del trazado del ferrocarril; en segundo lugar, y mucho más tardíamente, se conforma la red de carreteras, en particular la Ruta nacional nº 5 (vieja). Esto determina que la dirección norte-sur constituya la principal espina estructuradora del conglomerado urbano y tiene que ver con su morfogénesis y funcionalidad original, reforzando la principal razón de las

diferencias de accesibilidad territorial de sus partes.

El sistema vial se completa con otras rutas nacionales y caminos departamentales. En particular la Ruta 36, de dirección norte-sur más al oeste, y la Ruta 32 más al este. En forma transversal a esta estructura están la Ruta 67, la Ruta 48, la Ruta 68 y varios caminos rurales de especial relevancia para la conectividad interior y más aun para cualquier proyecto futuro de desarrollo (Cno. Aldabalde, Cno. Berreta, Cno. Paso del Sauce, Cno. América, Cno. Villa Nueva, Cno. Escuela 13, Cno. Cuatro Piedras, El Gigante, etcétera).

En los años 80 se construyó la nueva traza de la Ruta 5, que generó un extenso by-pass territorial que elude la zona urbanizada por el oeste. La nueva ruta refuerza aún más esa tensión sur-norte, atravesando áreas principalmente rurales aún no urbanizadas y que se encuentran actualmente en dinámicos procesos de refuncionalización por actividades logísticas y de transformación, y ciertos usos propios de la “nueva ruralidad”, en particular el uso residencial y los relacionados al turismo y el servicio de fiestas. La Ruta 5 nueva es el gran corredor hacia los mercados, el puerto y las otras escalas territoriales superiores.

En consecuencia, la Ruta 5 vieja devino en el gran conector urbano al interior del conglomerado, que vincula todas sus partes conectando los centros principales.

En una escala menor es posible identificar trazas viales que conforman una estructura complementaria con la misma direccionalidad sur-norte que en forma parcial, pero con gran potencialidad para el futuro, genera una estructura legible y operativa. Se identifican trazas norte-sur de importante rol en el conjunto, dos al oeste de la Ruta 5 vieja en las calles Municipio y Bolivia, y al este por la calle Julio Sosa-Elías Regules.

La conectividad transversal oeste-este está atendida por un sistema de rutas nacionales y de caminos ya nombrados que unen a diferentes distancias los centros poblados de la microrregión y aun exteriores a ella, y atienden extensas áreas rurales de gran significación productiva. Esas vías evidencian problemas y requieren de una jerarquización para el futuro desarrollo de las potencialidades de la región. Se deberá intensificar el flujo transversal entre las zonas de La Paz con Melilla y Las Brujas; Las Piedras con El Colorado y Cerrillos; Las Piedras con Sauce y Canelón Chico; La Paz y Las Piedras con Cuchilla de Sierra, Toledo y Toledo chico; Progreso con Sauce.

Este subsistema se dispone transversalmente al territorio en una zona intermedia con relación a la conectividad territorial principal nacional (Ruta 11 al norte y el colector vial perimetral -ruta nacional N°102- al sur de la microrregión).

Es previsible que las relaciones transversales al territorio adquieran en un horizonte de mediano plazo una predominancia creciente. Esto se evidencia, a escala metropolitana, en el anillo vial perimetral, cuya traza discurre por el área rural del departamento de Montevideo al sur de la ciudad de La Paz, y cuyas consecuencias para la región ya fueron mencionadas.

El concepto de accesibilidad es cualitativamente diferente al de conectividad y lo integra: hace a la potencialidad efectiva de acceder al territorio. En esta microrregión se detectan problemas de accesibilidad a la interna del sistema urbano (en los barrios y villas) y en su relación con otros centros del departamento de Canelones y con Montevideo.

Por un lado, algunas discontinuidades de trazas que van uniendo barrios generan episodios de mala accesibilidad (por ejemplo, la calle Municipio, al oeste de la ciudad). También la ausencia de aceras, sendas, cruces y, en general, de acondicionamiento para la circulación peatonal constituye un claro déficit en amplias zonas. Es mínima la existencia de ciclovías, a pesar de que la bicicleta es un modo masivo de desplazamiento en esta zona.

Por otra parte, el sistema y el servicio de transporte colectivo de pasajeros es una de las claves para resolver gran parte de los problemas de la accesibilidad. Se efectúa de dos modos: ómnibus y ferrocarril. Los ómnibus son los servicios urbanos de Montevideo, los “servicios suburbanos” regulados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y los urbanos de Canelones. El transporte de pasajeros por ferrocarril es otra alternativa, aunque la cantidad de pasajeros y su frecuencia es mínima. En la actualidad, el servicio de ómnibus presenta una gran cantidad de líneas y las empresas realizaron una significativa inversión para mejorar su flota, pero el servicio sigue siendo caro e ineficiente.

Estructura Urbana

El desarrollo de la urbanización es predominantemente en dirección longitudinal norte-sur, mientras que los cursos de agua se disponen en forma transversal. Tales linealidades plantean una malla geométrica de base que configura una matriz estructural básica del territorio.

El conglomerado urbano se conforma por un sistema compuesto de “piezas urbanas” contiguas o vecinas, relativamente independientes y a la vez interdependientes, parcialmente contiguas y separadas por espacios rural-urbanos: La ciudades de La Paz y Las Piedras, el conjunto Las Villas - 18 de Mayo- y la ciudad de Progreso.

Dichas ciudades están relativamente bien definidas por entornos urbanos consolidados, conformados por tejidos residenciales de densidades medias y bajas, con trazados en un damero tradicional y con lotes de superficies medianas para una ciudad (400 metros cuadrados). La densidad media baja es una característica a transformar, aunque en varias zonas todavía esto no es posible por la carencia de servicios urbanos imprescindibles (una pequeña porción posee servicio de saneamiento). Existen pocas edificaciones en altura, en conjuntos habitacionales y algunos edificios destinados a equipamientos o a la producción que se alternan con un panorama de gran homogeneidad morfológica.

Las Villas son el resultado del fraccionamiento de antiguas propiedades rurales y conforman, en su conjunto, una extensa superficie urbanizada densamente poblada. Son evidentes las situaciones de precariedad urbana y la ausencia de servicios, pero a la vez no se pueden desconocer las

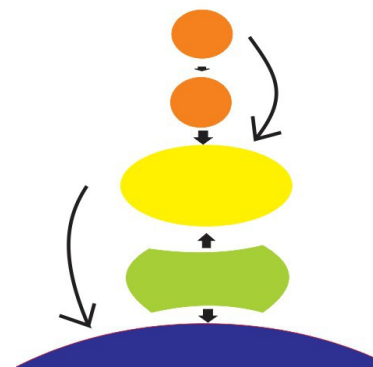
cualidades que presentan en el marco de un escenario de desarrollo.

El sistema urbano

El sistema urbano del Conglomerado se compone de cuatro ciudades con sus respectivas centralidades y un territorio difuso, es un sistema policéntrico en materia administrativa, no así en un concepto más genérico donde el territorio es dependiente en gran medida de la centralidad de la ciudad de Las Piedras.

Se podría definir que el territorio urbano del conglomerado, desde una visión meramente territorial como una única pieza, a priori se puede estructurar en:

- Ciudad Centro (ciudad de Las Piedras)
- Dos unidades funcionales (Progreso y 18 de Mayo)
- Ciudad bisagra (La Paz)



La estructura predial rural

El análisis de esta variable resulta relevante para poder visualizar la estructura territorial para el desarrollo de las actividades productivas rurales. A nivel general se puede decir que el territorio rural canario se organiza a partir de predios que van desde **1/2 a 500** há., predominantemente, por lo cual se puede concluir que el suelo rural se encuentra muy fraccionado ². Por otro lado los predios de menor superficie se concentran al sur de la ruta N° 11, presentándose con continuidad respecto a Montevideo, mientras que al norte y al noreste del departamento se constata la existencia de predios de mayor superficie, con relativa continuidad con los departamentos vecinos (Maldonado y Florida).

Esta estructura predial del departamento explica también la razón por la cual hay mayor cantidad de población rural al sur de la ruta N° 11, donde la inserción metropolitana tiene un peso relativo mayor. Las ciudades localizadas al norte de la misma cumplen un papel sustantivo como centros de servicios a la producción. En otras palabras, la dispersión de ciudades en el territorio pasa a convertirse en una potencialidad para el desarrollo de la producción agropecuaria.

²Ver CARTOGRAFÍA: Lámina 6_Parcelario Rural

En el ámbito de aplicación del presente plan se identifican padrones rurales que no alcanzan los parámetros establecidos de acuerdo a la Ley 18.308, lo que se detalla a continuación:

- __Padrones rurales de 0 a 3 há.: 1043 padrones, 1474 há.
- __Padrones rurales de 3 a 6 há.: 786 padrones, 3361há.
- __Padrones rurales de 6 a 10 há.: 332 padrones, 2515 há.
- __Padrones rurales de 10 a 50 há.: 223 padrones, 3817 há.
- __Padrones de 50 a 500 há.: 5 padrones, 694 há.

Centralidades

Se identifican algunas centralidades tradicionales y otras emergentes. Las centralidades tradicionales de las ciudades de La Paz y Las Piedras son las más dinámicas y potentes, la centralidad de Progreso es menor y más dispersa. En la ciudad 18 de Mayo existe una potencial centralidad en el baricentro de una extensa área urbanizada donde se encuentra la estación 18 de Mayo.

Complementariamente, existe un conjunto diverso de centralidades barriales que pueden dar lugar a la localización preferente del equipamiento.

La extensión de la ciudad en un conjunto de barrios de gran consolidación ha generado un sistema de centros principales y secundarios que deberá ser visualizado como una oportunidad.

Espacios públicos

El conglomerado urbano cuenta con un conjunto de espacios públicos, reconocidos por su población en cada una de las localidades y alguno de referencia del conjunto, en particular un parque urbano y varias plazas.

Existe, sin embargo, un notorio déficit en materia de espacios públicos y de lugares de encuentro tanto en el conjunto de la microrregión como en

cada barrio. En los barrios el espacio público por excelencia es la calle, lo cual genera algunas interferencias complejas en lugares de mayor flujo de tránsito y concentración de población. Este tema es muy sensible para la población local. Por ese motivo, y en este marco planificador las intervenciones de la administración van en esta dirección, y es a partir de algunos elementos preexistentes, como los bajos de las cuencas, espacios libres, trazas del ferrocarril, entorno de las canteras, que ha sido posible encontrar sustento estructural para plantear y proyectar un sistema de espacios verdes, del que se ha avanzado en acciones tales como: parque Artigas, plaza Prof. Daniel Coll, plaza Viale, plaza Hertzen, espacio de La Pilarica, Espacio Obelisco, Semi-Peatonal Las Piedras, Plaza Pueblo Nuevo, entre otros.

El patrimonio y el paisaje:

La microrregión 7, posee una fuerte identidad que se manifiesta en los paisajes resultantes. El concepto de paisaje cultural es particularmente útil para analizar y describir el espacio microrregional³.

El ámbito microrregional puede ser abordado e interpretado desde la óptica del paisaje cultural ⁴, en la medida en que expresa, recoge y sintetiza una larga tradición de trabajo en la tierra, las industrias, los oficios y el arraigo local, conformada por elementos materiales e inmateriales que merecen ser identificados y conservados.

El atractivo del paisaje microrregional y local está fundamentado en diversidad de argumentos: entre ellos, la disposición de las trazas viales principales por las cotas altimétricamente significativas con relación al espacio microrregional, permitiendo una amplia apreciación visual y una clara comprensión del territorio. Esta circunstancia, sumada a que muchos de los lugares o puntos “notables” de las áreas urbanizadas se encuentran localizados en puntos altimétricamente destacados, permite una relación visual muy próxima e inmediata entre el medio urbano y el espacio rural. Algunos de estos puntos son además destacados valores patrimoniales; por ejemplo, la traza y los espacios y equipamientos asociados al ferrocarril, así como los espacios del Parque Artigas donde se conmemora la Batalla de Las Piedras, o el Castillo de la Pilarica, que se observa desde multiplicidad de puntos de Las Piedras y de La Paz.

El paisaje en la impronta de la granja, así como la protagónica presencia de los viñedos y las plantaciones de montes frutales (predominantemente de hoja caduca), constituye uno de los activos paisajísticos de mayor valor y potencial de desarrollo en la microrregión. Éste se

³ Ver, entre otros: SABATÉ BEL, Joaquín; “Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un modelo de desarrollo”, en *Urban* nº 9, Madrid, 2004

⁴ Paisaje cultural, según Carl Sauer: “[...] es creado por un grupo cultural. La cultura es el agente, el área natural es el medio, el paisaje cultural es el resultado [...]”.

encuentra en un proceso de transformación por el cambio de usos de las zonas productivas y por la presión del valor del suelo que significa el fenómeno metropolitano, con la consecuente conducta especulativa de propietarios y operadores inmobiliarios.

Otra característica es la conformación de paisaje como consecuencia de las instalaciones de industria extractiva en retroceso o activas (canteras de granito, pedregullo y balasto, así como hornos de producción de ladrillos artesanales). Las grandes canteras en explotación o abandonadas caracterizan el paisaje del conglomerado urbano, y han sido una fuente tradicional de actividad y empleo local, particularmente para la ciudad de La Paz, de tradición “picapedrera”. No es posible desconocer que existen evidentes riesgos y problemas de degradación pero que, a la vez, constituyen claras oportunidades a futuro.

Para poder conservar los bienes culturales es fundamental tener un registro y conocimiento acabado de los mismos, de ahí la importancia de contar con instrumentos enmarcados en la Ley de Ordenamiento Territorial que posibiliten el registro e identificación, a través de la realización de inventarios o catálogos, instrumentos tradicionales para la protección del patrimonio histórico.

La elaboración de estos instrumentos significan un punto de partida para la valoración y gestión del patrimonio y permiten desarrollar valiosos procesos de construcción y fortalecimiento de la identidad, reafirmando el sentido de pertenencia, reforzando lazos entre las comunidades con el territorio que se asientan y generar diversas herramientas para un desarrollo local sustentable.

Toda acción de conservación del patrimonio cultural debe partir del conocimiento previo, lo más exhaustivo posible, de la realidad de bienes que lo integran. Desde el año 2006, la Comisión del Patrimonio Departamental viene realizando tareas de investigación y talleres o encuentros con las distintas comunidades, obteniendo como resultado un listado básico de bienes culturales (materiales e inmateriales), del acervo patrimonial del departamento. Como producto de dicho proceso, en el año 2007, surge un listado original, que por Resolución de la Junta Departamental (Res. 07/6939) protege a los bienes identificados en el mismo con medidas cautelares:

Las Piedras


1. Azotea de Ropsé La Pilarica.- Calle Julio Sosa, Paso Calpino. Padrón N°:16012
2. Estación de trenes de AFE.- Alfonso Espínola entre Artigas y Gral Flores. Padrón N°: 706.
3. Iglesia San Isidro Labrador.- Obra de Fongibell y Mayol, año 1868. Lavalleja y Gral. Flores. Padrón N°: 736
4. Hipódromo de Las Piedras.- MHN. Resol.: Ley 16736, Art.: 772. Gral. Artigas s/n. Padrón N°:1906.
5. Escuela superior de enología Presidente Tomar Berreta- Ruta 48 Km 18. Padrón N°: 439 Rural.

6. Escuela Experimental de Las Piedras N°205 “Sabas Olaizola”- Obra del Arq. Juan Antonio Scasso, año 1931. Wilson Ferreira Aldunate entre Garibaldi y Lavalleja. Padrón N°: 1545.
7. Obelisco. Parque Artigas. Padrón N°:1905
8. Casa de la Juventud. General Flores 641. Padrón N°: 951.

La Paz

1. Molino de agua o molino de Lafone. Padrónes N°: 62058, 62069, 62060.
2. Iglesia nuestra Señora de La Paz. Obra del Arq. Rabú, año 1873 (nave central), Arq. Horacio Terra Arocena y Elizario Boix, año 1935. Calle Gral. Artigas 231. Padrón N°: 433.

Progreso

1. Monasterio del Santo o casona del Santo. Padrón N°: 2997.
 2. Iglesia San José. Calle San Martín s/n. Padrón N°: 2368.
-  Liceo viejo (Casa de la Cultura). Padrón N°: 4882.



Integran el Patrimonio Cultural del Departamento, entre otros:

- **Los bienes materiales (muebles e inmuebles):**

Monumentos históricos, artísticos y culturales; obras arquitectónicas, de escultura o de pintura, elementos o estructuras de carácter arqueológico, restos paleontológicos y cualquier documentación con valor relevante para la sociedad (archivos históricos y bibliográficos, acervos museísticos, etc).

- **Conjuntos históricos:**

Entendiéndose por tales, los grupos de construcciones aisladas o reunidas, cuya arquitectura en integración en el paisaje, les dé un valor excepcional desde el punto de vista de la historia, el arte, la ciencia, o su interacción con la naturaleza.

- **El paisaje cultural**

Se define como la superficie territorial, continental o acuática, en la cual las interacciones del ser humano y la naturaleza, a lo largo de los años, han producido una zona de carácter definido de singular belleza escénica o con valor de testimonio natural; y que podrá contener valores ecológicos, culturales y turísticos.

- **El patrimonio cultural inmaterial:**

Se puede manifestar en los siguientes ámbitos:

1. tradiciones y expresiones orales, Ejemplos:
2. artes del espectáculo.
3. usos sociales, rituales y actos festivos;
4. conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo.
5. técnicas artesanales tradicionales.

- **El patrimonio cultural arqueológico:**

Lo integran los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con método arqueológico, fuesen o no extraídos, y tanto si se encuentran en la superficie, en el subsuelo o bajo las aguas. Forman parte asimismo de este patrimonio los elementos geológicos y paleontológicos relacionados con la historia humana, sus orígenes, sus antecedentes y el desarrollo sobre el medio.

Estos patrimonios de la región corren severo riesgo de desaparecer consecuencia del crecimiento urbano, la explotación agrícola, minera, obras de infraestructura e industriales, Estas actividades, sobre todo agrícolas y mineras, han puesto al descubierto este patrimonio en muchos lugares. Típicamente, durante actividades de arado, se desestructuran las capas superficiales de suelo, revelando por ejemplo bolas de boleadora y otros objetos arqueológicos líticos. En el caso de explotaciones mineras (canteras), durante las actividades de extracción de los materiales objeto de la actividad productiva (granitos, arcillas, pedregullo, arenas, etc.), han quedado al descubierto fósiles, yacimientos producto de la fauna presente en este territorio en tiempos antiguos. El deterioro de los sitios arqueológicos hace urgente el apoyo a todas las actividades dirigidas a la investigación y protección de los mismos, en este caso integradas a la gestión de un área protegida.